

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Reise Sr. Königlichen Hoheit des Erbgrossherzogs Friedrich August von Oldenburg in Ländern des Orients und auf dem Nil

Constantinopel, Klein-Asien, Syrien und Palästina - October 12 - December
21, 1874

Lüttge, Adolph

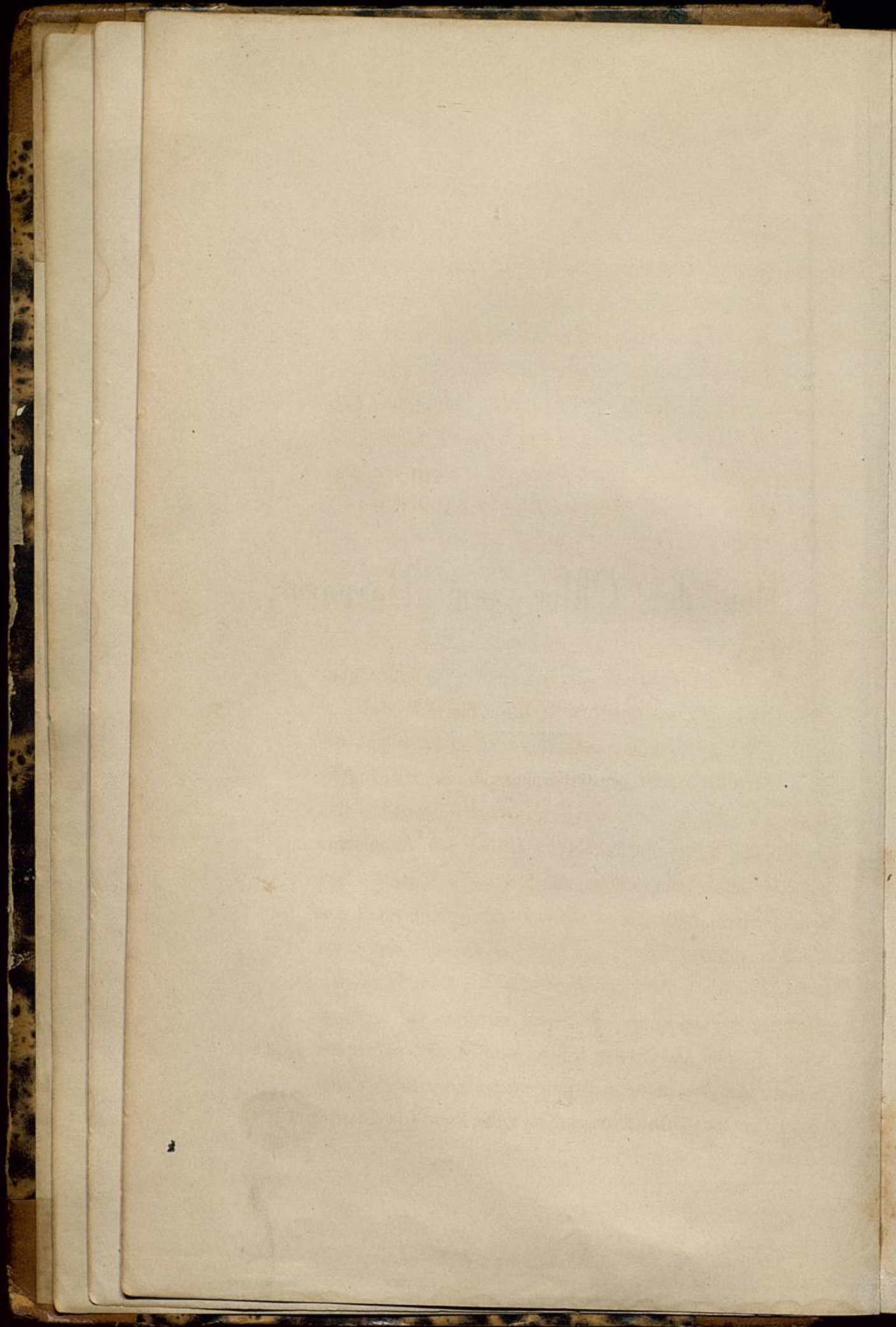
Oldenburg, 1877

I. Von der Ostsee zum Bosphorus. (October 12 - 23. 1874.)

urn:nbn:de:gbv:45:1-6229

I.

Von der Ostsee zum Bosporus.



I.

Von der Ostsee zum Bosporus.

(October 12—23. 1874.)



Es war am 12. October 1874. In dem Bahnzuge, welcher um 10 Uhr Morgens Gütin in der Richtung nach Lübeck verlassen, befand sich Se. Königliche Hoheit der Erbgroßherzog, im Begriff, die lange beabsichtigte Reise nach dem Orient anzutreten. Der Hauptmann à la suite des Generalstabes von Phillipsborn und Dr. phil. Lüttge hatten den ehrenvollen Auftrag erhalten, den Erbgroßherzog zu begleiten. Ohne Aufenthalt ging es über Lübeck, Berlin, Frankfurt und Breslau nach Wien, wo während zweitägigen Verweilens die Hauptsehenswürdigkeiten in Augenschein genommen wurden. In der Nacht vom 15. zum 16. October führte dann der Elzug die Reisenden nach der ihnen noch unbekannten ungarischen Hauptstadt, wo um 6 Uhr Morgens im Hôtel Hungaria Quartier

Wien.

Oct. 13—15.

Pesth.

Oct. 16—19.

bezogen wurde. Ein Blick aus dem Fenster zeigte das wundervolle Stadt- und Flußpanorama, welches den Hauptreiz der Doppelstadt bildet; und eben war gerade die Sonne über Pesth emporgestiegen, die nun die bald rasch, bald allmählich aufsteigenden Häuserreihen von Ofen, die erhabene Burg, die grünen Weinberge im Hintergrunde im strahlendsten Glanze erscheinen ließ. Im Vordergrund aber wogte es auf dem herrlichen, breiten Strome bereits geschäftig auf und nieder, während, im Gegensatz zu diesem Theile des Bildes, fern im Norden die Baumgruppen der Margaretheninsel, im Süden die steil abstürzenden Felsen des Blocksberges, eingehüllt in leichten Morgennebel, durch diesen noch an die Ruhe der eben verschwundenen Nacht erinnerten.

Im Nu waren durch diesen Anblick die Herzen für Ofen-Pesth gewonnen, und man eilte, sich für den ersten Ausflug vorzubereiten.

Es wurde ein Commissionair engagirt, der als Führer und Dolmetscher in der magyarischen Hauptstadt dienen sollte. Bald zeigte es sich, welch reiche Quelle des Amusements man in diesem Manne entdeckt hatte. Er nannte sich, zum Unterschiede von einem blonden Namens- und Amtsgenossen, der „schwarze Richter“; in seiner Eigenschaft als Dolmetscher im Besitze eines sehr originellen Deutsch, worin das Wort „natürlich“ eine widernatürliche Rolle spielte, besaß er als Fremdenführer das unschätzbare Talent, seine wißbegierigen Schutzbefohlenen nach Vertlichkeiten, wo

sie das Leben und Treiben der Pesther Welt hätten beobachten können, zu solchen Tagesstunden zu führen, in welchen Niemand dort zu sehen war; so wußte er es einzurichten bei einer Fahrt nach der Margaretheninsel, beim Besuche eines großartigen Badeetablissements, des zoologischen Gartens und bei noch mehreren Gelegenheiten. Außerdem verstand er es noch, bei solchen Anlässen die staubigsten Wege auffindig zu machen oder solche, die „natürlich“ demnächst gepflastert werden sollten. Doch diese kleinen Ungeschicklichkeiten des Führers dienten, wie gesagt, nur dazu, den guten Humor der Reisegesellschaft noch zu erhöhen.

Der erste Besuch galt der Ofener Burg. Nachdem auf einem der vielen kleinen Dampfer, welche den regen Verkehr zwischen Ofen und Pesth vermitteln, das westliche Ufer gewonnen war, erreichte man schnell mittels der Bergbahn die Höhe des Burgfelsens. Den Hauptreiz in dem schönen Bilde, welches man von der Terrasse vor dem Schlosse aus erblickt, bildet die lange Reihe der prächtigen, an dem eleganten Quai sich entlang ziehenden palastartigen Gebäude von Pesth. Hinter denselben erhebt sich die dichte Häusermasse der Altstadt, überragt von zahlreichen Kirchen mit arabeskenartig ausgeschweiften, reich vergoldeten Doppelthürmen; jenseit der Stadt lagert sich die unabsehbare Ebene Ungarns. Das regeste Treiben herrscht auf dem Flusse und am Quai, der sich rechts zum Marktplatz erweitert. Dort hat sich gerade jetzt die bunte Menge der ungarischen Bauern und Bäuerinnen versammelt, um Ge-

müße und Früchte feil zu bieten. Links wogt auf der großartigen, von dem Ofener Burg-Tunnel gerade auf den Krönungshügel zuführenden Brücke die geschäftige Menge hin und wieder.

Nachdem der „schwarze Richter“ einen vergeblichen Versuch gemacht, Einlaß in die Burg zur Besichtigung der ungarischen Reichskleinodien, namentlich der Krone des heiligen Stephan, zu erwirken, führte er die Gesellschaft zu dem seit Jahrhunderten durch seine heißen Quellen berühmten Türken- oder Raizenbade hinab. Der widrige Schwefelgeruch des aufsteigenden Dampfes, noch mehr der widrige Anblick der den unteren Volksschichten angehörenden Besucher des Bades vertrieben bald wieder aus den meist unterirdischen Räumen.

Ein angenehmes Zusammentreffen war es, daß in die Zeit des Aufenthaltes in Pesth zwei große Wettrennen fielen. Der General-Consul des Deutschen Reiches, von Becker-Gotter, übernahm die Führung des Erbgroßherzogs auf dem Rennplatz. Höchst originell war am zweiten Tage das Rennen der Pferdehirten aus den Pustten. Wie angewachsen saßen die Leute in ihren weiten, flatternden Leinenbeinkleidern und bunten Westen auf ihren ungesattelten Pferden. Kaum waren die sechzehn Reiter gestartet, als ein wirres Durcheinander in dem dahineilenden Haufen entstand; Jeder suchte den Andern hinauszudrängen. Bald lichtete sich die Schaar; die schwächeren Pferde blieben zurück; nicht zum Rennen dressirt, brachen einige aus oder

machten kehrt; kurz, nur fünf Pferde kamen in größeren Zwischenräumen mit ihren Reitern am Ziele an, von denen drei durch Preise belohnt wurden.

Von den Museen konnte leider nur das den Ausländer weniger interessirende Nationalmuseum besucht werden; die berühmte Esterhazy-Gallerie war wegen Restaurirung der Lokalitäten geschlossen. In dem Nationalmuseum tritt die Begeisterung, mit der die Ungarn für Alles, was Magyarisch heißt, erfüllt sind, recht deutlich zu Tage. Da ist ein Saal ganz mit Portraits von ungarischen Großen, ein anderer mit solchen von ungarischen Künstlern (worunter ein Portrait von Franz Liszt von Interesse) angefüllt. Ein dritter Saal enthält Bilder aus der ungarischen Geschichte, sowie andere historische Gemälde, die von ungarischen Künstlern geschaffen sind. Unter den letzteren ragt der „Nero auf den Trümmern Roms“, von Piloty, als das bedeutendste hervor.

Sehr lebhaft bezeugte sich die Begeisterung für das Magyarenthum am Abend in dem Opernhause, als die Oper „Hunyadi László“ von Erkel Ferencz zur Aufführung kam; der eintönige Eljen-Ruf unterbrach nur zu oft die schöne Musik. Letztere, dem magyarisch-patriotischen Stoffe angemessen, war oft sehr leidenschaftlich. Ueberhaupt trägt die ungarische Musik einen wilden Character an sich. Es wurde ein Concert angehört, in welchem das Orchester aus fünf Streichinstrumenten, einer Flöte und einem Hack-

brett *) bestand. Zunächst trugen die Leute eine einfache Melodie vor; dann folgten Variationen im wildesten Tempo. Alles wurde ohne Noten gespielt, jeder einzelne Musiker schien hin und wieder seiner Phantasie freien Lauf zu lassen; dennoch aber herrschte die vollkommenste Harmonie. Die Leute brachten dieses Concert während der Pausen in einem ungarischen Liebhabertheater zur Ausführung; das Spiel der Schauspieler war höchst drastisch, und die anwesenden Ungarn amüsirten sich insgesammt aufs Höchste. Der Klang des Magyarischen hat nichts Angenehmes; namentlich eignen sich die meist consonantisch ausgehenden Wörter und Silben wenig zum Gesang. —

So vergingen unter der mannigfachsten Abwechslung die vier Tage des Aufenthaltes in dem schönen Buda-Pesth. Nachdem noch am letzten Tage, Montag, den 19. October, Se. Königliche Hoheit dem Erzherzog Joseph einen Besuch auf der Ofener Burg abgestattet, wurde die ungarische Hauptstadt verlassen.

Von Pesth nach
Bazias.
Oct. 20.

Es konnte der Eilzug benutzt werden, welcher zwei Mal wöchentlich auf der Bahn über Szegedin und Temesvar nach Bazias, zum Anschluß an das nach Rustschuk fahrende Eilschiff der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, von Pesth aus abgelassen wird. Beim Grauen des Morgens

*) Ueber einen Resonanzboden sind Drahtsaiten von links nach rechts gespannt, die mit einem kleinen Stahlhammer leicht angeschlagen werden.

befand sich der Zug in der Tiefebene des unteren Theißgebietes. Ungeheure Gebietsstrecken lagen dort noch unbaut, den zahlreichen Heerden als Weideplätze dienend; in der Nähe von Dörfern und Städten herrschte Wein- und Maisbau vor. Unter den Städten gefiel Berschitz wegen seiner freundlichen neuen Kirchen und seiner romantischen Lage am Fuße der Vorberge des siebenbürgischen Erzgebirges. Von hier aus änderte sich der Character der Landschaft; der Blick ward allmählich auf beiden Seiten der Bahn durch Höhenzüge begrenzt; links traten die siebenbürgischen Berge näher und näher, rechts tauchten in der Ferne die serbischen Höhenzüge empor. Nachdem noch der vornehmlich deutsche Ort Weißkirchen berührt war, gelangte der Zug nach Bazias, der Endstation der ungarischen Eisenbahn an der Donau. Das Eilschiff, welches die Reisenden hier sofort hätte aufnehmen sollen, war, durch den niedrigen Wasserstand der Donau aufgehalten, noch nicht eingetroffen, und damit begann die Kette von Verzögerungen, welche in Folge eben dieses Umstandes in den nächsten Tagen eintraten. Die Donau hatte, wie der Capitain des Dampfers „Orient“ hernach mittheilte, vier Meter weniger Wasser, als zu Zeiten häufiger fallenden Regens. Jetzt war seit vier Monaten in jenen Gegenden kein Regen gefallen. So mußten denn die Passagiere bald von einem großen auf ein kleineres, flach gehendes Dampfboot umsteigen, bald wurden sie in Wagen auf der am Flusse entlang führenden Szechenyi-Straße weiter befördert.

Bazias.

Obgleich sich in Folge dessen immer mehr die Besorgniß rege machte, daß der Anschluß an das Schiff in Warna nicht erreicht werden möchte, war doch die Thalfahrt auf und an der Donau eine höchst angenehme.

Der nur als Eisenbahn-Endpunkt wichtige Ort Bazias besteht aus elf elenden, an den Fels geflehten Lehmhütten und dem Bahnhofsgebäude. Die Bewohner dieser Hütten waren junge, nicht große Männer von starkem Knochenbau in ärmlicher Kleidung. Letztere bestand aus einem dicken Filzhemd, einer ledernen Weste und Lumpen, die, von den Knien abwärts mit Riemen oder Stricken umwickelt, an den Füßen durch die Lederschnüre der Sandalen zusammengehalten wurden. Am Ufer kochten sich einige dieser Leute ihr Mittagessen, Maisbrei mit Hammelfleisch und Zwiebeln, das durch den fortwährend einschlagenden Rauch des offenen Steinkohlenfeuers gewiß einen sehr kräftigen Geschmack erhielt. Als das Dampfschiff nach fast sechsständiger Verspätung endlich angelegt hatte, trugen sie die Koffer der Reisenden und die schweren Waarenballen vom Bahnhof nach dem Schiffe und versorgten es mit neuen Kohlenvorräthen.

Inzwischen war es 3 Uhr Nachmittags geworden; ein heftiger Wind hatte sich erhoben und trieb dem Strome hohe Wellen entgegen. Diese hielten die Fahrt nicht unbedeutend auf. Der Befürchtung, man möchte auf solche Weise nicht rasch genug vorwärts gelangen, um die bevorstehenden großartigen Felsparteen noch bei Tage zu er-

reichen, wurde indeß sehr bald ein Ende gemacht. Schon nach anderthalbstündiger Fahrt ging das Schiff auf der Rhede von Moldowa vor Anker, um hier Passagiere und Fracht einem kleineren Dampfer zu überliefern, und der Capitain des letzteren erklärte, bei dem herrschenden Sturme eine Nachtfahrt durch die Felsen nicht wagen zu dürfen.

Moldowa.
Oct. 20.

Vor dem Eintritt der Dunkelheit war Zeit genug, einen Spaziergang durch den Ort zu machen. Die Häuser sind alle einstöckig, meist aus Stein erbaut; bei vielen derselben befindet sich vor der Thür ein mit Maisstroh gedecktes Portal. Die Einwohnerschaft setzt sich aus Magyaren, Deutschen und Rumänen zusammen. Die Kleidung der Männer war derjenigen der Lastträger in Bazias ähnlich, doch nicht so ärmlich; die Tracht der Frauen zeichnete sogar Keuschheit aus. Auf der Straße trieben die Inassen des Hofens und andere Hausthiere ungehindert kurzweil, und ein Genremaler hätte hier Gelegenheit gehabt, eine höchst ergötzliche Scene zu skizziren, als die Stieffchwester des Schwans einen jungen Ungeheuer aus dem Geschlechte der Pflegebefohlenen des Cumäus durch wohlgezielte Schnabelhiebe von dem gleichzeitig gefundenen Leckerbissen verjagte. — Ein recht amüßantes Intermezzo spielte sich auf dem Marktplatze ab. Es stand dort eine Anzahl von schwärzlichen Zelten, ohne Zweifel das Lager einer Zigeunertruppe. In der That dauerte es nicht lange, so tauchte eine Menge von Kindern und schon erwachsenen Jungen, von Lumpen nothdürftig umhüllt, aus denselben hervor. Bald fanden

sich die Spaziergänger von ihnen umringt und bestürmt mit Geheul und Geschrei. Da ihren Bitten um „Kruz“ (Kreuzer) nicht lange Widerstand geleistet wurde, so lockte das laute Gebahren der Kinder, namentlich aber des einen Burschen, dem ein Auge fehlte und dessen Zähne krumm und schief durch einander standen, immer mehr Zigeuner aus den Zelten hervor. Mütter und Väter erschienen und heulten mit den Kindern um die Wette. Nur mit drohendem Stocke gelang es, sich ihrer Zudringlichkeit zu erwehren, und da der Vorrath an kleiner Münze allmählich ein Ende erreicht hatte, so zog man sich nach einem Punkte zurück, wo noch mehrere Passagiere des Dampfers standen, welche nun an dem Vergnügen, die Zigeuner in nächster Nähe zu sehen, Theil nehmen konnten. Einige der Zudringlichsten verfolgten die Gesellschaft bis zum Schiffe, wo man noch lange ihre kläglichen Rufe vom Ufer her vernahm.

Inzwischen hatte sich an Bord ein gefährliches Complot gegen die Wünsche derjenigen Passagiere gebildet, denen daran gelegen war, möglichst rasch nach Warna zu gelangen. Der Capitain hatte die Abfahrt auf die fünfte Stunde des folgenden Morgens festgesetzt; dazu war es nöthig, daß die Passagiere, welche auf dem größeren Dampfer eine bequemere Nachtruhe genießen sollten, sich um 4 Uhr erhoben, damit bis zu der bezeichneten Stunde die Umquartierung ihrer selbst und der ansehnlichen Gepäcksmenge bewerkstelligt werden könnte. Eine so frühe Unterbrechung des süßen Schlummers schien nun einigen

Damen und Herren im höchsten Grade unbequem. Eine französische Dame besonders, obgleich auf der Heimreise zu ihrem türkischen Gatten begriffen, suchte mit Aufgebot der äußersten Liebenswürdigkeit den Capitain für den Plan ihrer Partei zu gewinnen, nachdem sie schon ihren Landsmann, einen der Directoren der ottomanischen Bank in Constantinopel, zu bestimmen gewußt hatte, als Redner für das Project aufzutreten. Aber die Oeffentlichkeit wurde dem Complot verderblich. Kaum hatte der Redner im elegantesten Französisch „der Ueberzeugung Raum gegeben, daß die gesammte Reisegeellschaft gewiß nichts dagegen haben würde, wenn“ —, als ein nüchternes „doch, doch!“ aus der Ecke des Salons ihn unterbrach und ihm zeigte, daß die Meinungen doch wohl getheilt seien. Und in der That erwies sich die Fünf-Uhr-Partei so stark, daß der Capitain unmöglich seiner Galanterie freien Lauf lassen konnte.

Um 4 Uhr Morgens wurde es daher auf dem Schiffe lebhaft. Zunächst wurde das Gepäck umgeladen; nach und nach traten die Passagiere auf den kleinen Dampfer hinüber. Da zeigten sich viele verstörte Gesichter. Namentlich unglücklich schien ein ältlicher, sehr starker Mann im blauen Reisefrack mit Messinggarnitur, seiner Gesichtsbildung nach ein Engländer, dem in dem Gewirr von Menschen und Gepäckstücken der Reisegefährte sammt dem gemeinschaftlichen Reisehandkoffer abhanden gekommen war. Bodagra und Kurzsichtigkeit bannten ihn an den Fleck, wo

Fahrt durch den
Donau-
durchbruch.
Oct. 21.

er des Freundes und des Koffers zuletzt habhaft gewesen. Ein leises „o dear“ entschlüpfte zuweilen den zitternden Lippen. Schon hatte die Glocke zwei Mal getönt, selbst die gestrigen Gegner und Gegnerinnen der frühen Abfahrtszeit hatten es sich bereits auf dem neuen Schiffe bequem gemacht, und noch immer stand der Alte mit herabhängenden Armen melancholisch da, nach dem Gefährten stets in derselben Richtung ausschauend. Da erhob sich dicht hinter ihm eine phlegmatische Gestalt von dem als Sitz benutzten Handkoffer, nahm diesen in die Rechte und ergriff mit der Linken den Arm des nun freudig sich verklärenden Inhabers des blauen Tracks. „Here you are“, raunte er dem beglückten Alten gleichgültig zu und verschwand mit ihm im Gedränge auf dem zweiten Platz.

Das Schiff verließ die Rhede von Moldowa; nur langsam vermochte es dem Sturme und den hoch aufsteigenden Wellen entgegen zu fahren. Nach einer Stunde näherte es sich den Felsen. Großartig ist die Scenerie, welche sich nun dem Auge auf beiden Ufern des Flusses einen ganzen Tag lang darbot. Am Eingange des Donaudurchbruchs durch die Südmauer der transylvanischen Alpen, der Kliffura, erhebt sich mitten im Flusse ein spitzer Felsen; rechts und links krönen Befestigungen aus alter Zeit die steil abstürzenden Ufer. Eingefahren in die Enge, erkennt man auf der rechten Seite die Spuren eines von Trajan angelegten Pfades. Quadratische Löcher sind in regelmäßiger Folge, etwa zehn Meter über dem Flusse, in den

Felsen eingehauen; zwei Meter unterhalb derselben zieht sich ein schmaler künstlicher Absatz an dem Felsen hin. Danach ist es wahrscheinlich, daß in jene Löcher Eisenstangen eingelassen waren, welche zu den Kopf-Enden der Balken, die andererseits auf dem Felsabsatze ruhten, hinabreichten. Auf diesen Balken führte der schmale Pfad an den steilsten Stellen um die Felsen herum. An einer vorspringenden Fels Ecke befindet sich in der Höhe dieser Straßen Spuren eine Inschrift, die sogenannte Trajanstafel, eingemeißelt, welche über die Anlage des Pfades berichtet. Hin und wieder zeigen sich auch die Trümmer eines Forts, das zum Schutze des Weges diente.

Nach mehreren Stunden erreichte der Dampfer die kleine Station Drenkowa, unterhalb deren sich Stromschnellen befinden, die für jetzt ganz unpassirbar waren. Am Ufer standen etwa vierzig der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gehörige Omnibus bereit, Befehle etwas primitiver Natur, unter denen indessen ein in Federn hängendes ausfindig gemacht wurde. In jedem dieser Gefährte nahmen vier Reisende Platz; dann ging es in langem Zuge auf der kunstvollen, oft durch Sprengung dem Felsen abgewonnenen Szechenyi-Straße an dem linken Ufer dahin. Bald hinter den Stromschnellen von Drenkowa treten die Bergzüge auf beiden Seiten halbkreisförmig zurück; hier liegen auf dem südlichen Ufer mehrere serbische Dörfer, die der malerisch schönen Landschaft noch größeren Reiz verleihen. Vier Stunden dauerte die Fahrt durch die an-

Drenkowa.

muthige Gegend. Sie verflossen auf das Angenehmste auch hinsichtlich der Unterhaltung mit einem sehr lebenswürdigen Franzosen mittleren Alters, einem weitgereisten Manne, der als vierter Passagier in dem Wagen des Erbgroßherzogs mitfuhr.

Drşowa.

Da wo die Bergzüge von beiden Seiten wieder nahe an den Fluß herantreten, hielten die Wagen an, um die Reisenden wieder einem Dampfer zu übergeben. Es folgte die malerischste Partie des ganzen 135 Kilometer langen Durchbruchs, der Engpaß von Rasan. Von beiden Seiten springen die hohen und steilen Felsen gegen einander vor und engen den gewaltigen Strom auf etwa 120 Meter ein. Dann öffnet sich auf der Linken die Schlucht, und in lieblichster Umgebung, an dem Ausgang eines Seitenthales, erscheint der freundliche Ort Drşowa. Hier mußte das Schiff nochmals mit den Wagen vertauscht werden. Bald ging es auf staubiger Straße über den kleinen Fluß Ezerna, welcher von den seit Alters berühmten Herkulesbädern, bei dem jetzigen Orte Mehadia, kommt; dann vorüber an der Kapelle, die zum Andenken an die Wiederauffindung der Stephanskronen an dieser Stelle errichtet worden, und nun dem großartigen Abschluß des Donaudurchbruchs, dem Eisernen Thore, entgegen. Eine halbe Stunde unterhalb Drşowa, gegenüber einer, auf einer Insel liegenden verfallenden türkischen Festung, wurde die rumänische Grenze überschritten. Von hier an hielten rumänische Soldaten in langen grauen Röcken, mit Sandalen an den Füßen

und bewaffnet mit Zündnadelgewehren, in einzelnen Posten auf dem linken Ufer Wacht, ihnen gegenüber auf dem rechten Ufer türkische Grenzer, zur Verhinderung des Schmuggelhandels. Die Straße wurde wiederholt von einer noch im Bau begriffenen Eisenbahn durchkreuzt. Nun bewegte sich die lange Wagenkette an dem Bergzuge hin, welcher von Norden her an den Fluß herantritt und hier, durch ein gewaltiges Naturereigniß dereinst durchbrochen, zu demselben abstürzt; auf der Rechten begleiten Felsen und Steingeröll, von spärlichem Grün durchwachsen, den Strom, der sich rauschend über die aus seinem Bette emporragenden Felsen fortwälzt. Das ist das Eiserne Thor.

Das Thal öffnete sich; ungehindert schweifte der Blick über die walachische Ebene; rechts wurde er durch niedrige Uferhöhen begrenzt. Die Wagen bogen plötzlich von der Chaussee rechts ab, dem Flusse zu, wo in einer bergenden Bucht der große und schön ausgestattete Dampfer „Orient“ vor Anker lag, der die Reisenden nun aufnahm.

Noch bei Tageshelle wurde Turn Severin erreicht, eine Stadt am linken Ufer, welche vom Flusse aus einen recht angenehmen Anblick gewährt. Sie verdankt ihren Namen einem von Septimius Severus auf einer Anhöhe erbauten Thurne, dessen Ruinen noch heute über die Kronen der umstehenden Bäume emporragen. Derselbe diente wahrscheinlich zum Schutze der Brücke, die Trajan hundert Jahre früher an derselben Stelle hatte bauen lassen. Reste

von hohen gemauerten Bogen sind auf beiden Ufern zu erkennen.

Kurz nach Sonnenuntergang setzte das Schiff seine Fahrt fort. Gegen elf Uhr Nachts erreichte es die erste größere türkische Stadt, die Festung Widdin. Die Minarets waren mit Lampen festlich erleuchtet, der Sitte gemäß, welche der türkische Fastmonat, Ramasan, mit sich bringt.

Oct. 22.

Am Morgen des folgenden Tages, des 22. October, hielt das Schiff bei Turnu an der Muta-Mündung, der türkischen Festung Nikopoli gegenüber, die an den Berglehnen eines Seitenthales romantisch gelegen ist. Festungswerke krönen die Gipfel; zwischen den Häusern erheben sich, neben den Kuppeln der Moscheen, zahlreiche schlanke Minarets; aus der Mitte der Stadt tritt ein kleiner Fluß weißschäumend hervor und ergießt sich, unterhalb einer Bogenbrücke, in die hier seeartig erweiterte Donau.

Auf der weiteren Fahrt bot sich dem Auge keine Abwechslung mehr; die Ufer sind flach, der Fluß umströmt zahlreiche, mit Buschwerk bestandene niedere Inseln. Um Mittag legte das Schiff bei Rustschuk an.

Rustschuk.

Der Erbgroßherzog wurde bei der Ankunft auf türkischem Gebiet von dem deutschen Generalconsul Kallisch begrüßt. Derselbe überbrachte vor Allem die angenehme Nachricht, daß das Schiff, welches die Reisenden nach Constantinopel überführen sollte, noch in Warna ankere, und ließ es sich fortan angelegen sein, für eine möglichst schnelle Expedition des Eisenbahnzuges von Rustschuk nach

Warna zu sorgen. Dabei war ihm sein Kawaß, ein Albanese, der in einer kostbaren rothen, mit Gold reich gestickten Uniform erschienen war, behülflich, und in der That dauerte es kaum eine Stunde, bis der Zug fertig zur Abfahrt bereit stand. Den Bemühungen des Herrn Kalisch war es auch zu danken, daß der Zug die 230 Kilometer lange Strecke von Rustschuk nach Warna in der kurzen Zeit von sechs Stunden durchfuhr. Die Bahn steigt fortwährend bis Prawady, der letzten Station vor Warna, und beschreibt häufig bedeutende Curven. Von der genannten Station fällt dann das Terrain rasch zum Schwarzen Meere ab. Die Bahn führt hier lange Zeit an Sümpfen hin, die durch ihre Ausdünstungen den während des Krimkrieges in Lazarethen liegenden Verwundeten verderblich geworden sind. Noch ein Mal hielt der Zug auf dem Bahnhofe von Warna; dann ging es hinab bis an das Ufer des Meeres, dessen heftige Brandung schon lange Zeit vernehmbar gewesen war.

Warna.

Hier nahm der italienisch-deutsche Consul, Herr Dyroni, den Prinzen in Empfang und übernahm die Führung nach der Landungsbrücke, von welcher aus die Einschiffung auf dem österreichischen Lloydampfer „Vulkan“ erfolgen sollte. In Folge des Sturmes, welcher schon an den vorhergehenden Tagen die Donaufahrt gestört hatte, war die See an der Küste noch so erregt, daß die Einschiffung mittels Barken einige Schwierigkeit darbot. Zudem war es Nacht geworden; nur wenige Laternen im Verein mit den weiß-

schäumenden, wechselnden Wellen gaben ein unsicheres Licht. Sobald eine größere Welle unter der weit ins Meer vorspringenden Balkenbrücke fortgebraust war, legte sich eine Barke dicht an und nahm eine Anzahl von Passagieren, zunächst alle Damen, auf, und bald sah man dann das Boot in dem Schimmer des rothen, auf dem entfernten Dampfer befindlichen Lichtes demselben entgegenschwanken. So verringerte sich allmählich die Menge auf der Brücke. Noch verweilte hier der Erbgroßherzog im Gespräche mit dem Consul. Und „o dear!“ zitterte es in die Ohren der Nächststehenden: auch der alte Herr im blauen Frack hatte zu seinem Unglück bis zuletzt gewartet. Denn gerade jetzt brauste die Brandung mit verdoppelter Wucht heran. Sein Reisegefährte hatte ihn nicht überreden können, den Sprung in das schwankende Boot zu wagen, und war mit dem gemeinschaftlichen Handkoffer vorausgeeilt. Nun nahete das letzte Boot! Mit kühnem Sprung schwang sich der Prinz hinein, als es eben von einer Welle an der Brücke aufgehoben wurde; aber diese führte es auch mit sich fort, und es dauerte eine Weile, ehe es mit Hülfe von Tauen wieder herangezogen werden konnte. Während dessen trat der alte, starke Herr wiederholt an den Rand der Brücke, um dem kühnen Beispiele des Erbgroßherzogs im richtigen Augenblick zu folgen; aber auch dann wich er, mit einem Mitleid erregenden „I can't“, zurück. Schon schien er geneigt, die Weiterreise nach Constantinopel aufzugeben. Da wurde ihm von allen Seiten zugeredet; er schöpfte

aufs Neue Athem, stellte sich wiederum an den Rand der Brücke und schwebte, von sechs kräftigen Armen aufgefangen, in das schon wieder fortgerissene Boot hinab. Während der Jubelruf der Arbeiter erscholl, sah man in dem unsicheren Lichte, wie sich der Gerettete an den Erbgroßherzog dicht anschmiegte und in zäher Umarmung den Schmerz des Abschiedes vom festen Lande zu verwinden suchte. Allmählich gelang es dann auch den noch übrigen Passagieren, in dem Boote Platz zu finden, und unter den Abschiedsrufen des Consuls und seines Begleiters tanzte es auf den Wellen dahin, die den Insassen auch in dem Boote oft Gesellschaft leisteten.

Schrecklich waren für nicht gewöhnte Seefahrer die beiden Stunden, welche noch verflossen, bevor die Anker Von Warna
zum Bosporus. gelichtet wurden. Laute Befürchtungen wegen einer üblen Nacht ließen sich vernehmen. Doch es blieb bei den Befürchtungen; denn sobald das Schiff die Fahrt begonnen, wurden die Bewegungen weniger unangenehm, und bald ließ süßer Schlummer jede Angst vergessen.

Am folgenden Morgen zeigte es sich, daß die See Oct. 23. in der That sehr wenig bewegt war; nur hier und da erblickte man eine weiße Spitze auf den tiefschwarzen, kurzen Wellen des „gastlichen Pontus“. Die Sonne stieg glanzvoll aus dem Meere empor und hob den verhüllenden Schleier der Nacht von der fernen rumelischen Küste; immer weiter wurde diese nach Süd-Osten hin sichtbar, und bereits glitt der Blick unbewußt auf die asiatische Küste hinüber.

Dem noch lange vergebens spähte das Auge des der Gegend Unkundigen nach der Bosporus-Öffnung aus, da das Schiff in schräger Richtung sich derselben näherte. Aber sichere Anzeichen verkündeten ihre Nähe. Eine große Menge weißglänzender Segel tauchte nach und nach stets an derselben Stelle der Küste auf; rechts an dem nun nahen Ufer zeigte sich ein wunderbarer Festungsbau, welcher an die hölzernen Burggebilde der Nürnberger Spielwaarenkünstler lebhaft erinnerte: das mußte das auf der Karte verzeichnete Fort Kilios sein. Schon glitt auch das Schiff an den Symplegaden vorüber, gefürchtet von den Seefahrern des mythischen Alterthums, ehe sie Jason's kühnes Wagniß festbannte. Und siehe! da öffnete sich plötzlich die Küste; das Schiff hatte eine Wendung nach Süd-West gemacht, und dahin glitt der erstaunte Blick zwischen den festungsgekrönten Ufern über den glatten Strom des Bosporus.

II.

In Constantinopel und am Bosphorus.
